

సంపుటి 8 సంచిక 4 ఏప్రిల్ 1965
విడితేలి 25 వై. పాలుచందా రు. 3-00

రవాణా సమాచార్

RAVAANA SAMACHAR

खाणा समाचार

ఫోను నెం: 842

శ్రీ సూర్యా మోటార్ వర్క్స్

మోటార్ రీ కండిషనర్స్

బీసెంట్ రోడ్డు :: గవర్నర్ కేట

విజయవాడ - 2

ఫార్మ్ నెం: సి.హెచ్. సూర్యనారాయణ & బ్రదర్స్

అన్ని విధములైన ఆటోమోటార్ పనులకు

అన్ని రకముల లేట్ వర్క్స్ కు

ఆధునిక యంత్రములపై

అనుభవంకల పనివారిచే సకాలములో

రిబోరింగ్

క్రాంక్ గ్రైండింగ్

బేరింగ్ రీ కండిషనింగ్ వగైరా...

రిపేర్స్ చేయబడును.

ఒక్కసారి దయచేసి ప్రయత్నించిన మీకే తెలియగలదు.

సంపుటి 8

సంచిక 4

ఫాన్ నెం.

1087

రిజిష్టర్ నెం.
బడ్

H-103



ధర్మ నదుపురో

ఉంచేందుకు

సహాయపడండి.

* * *

దేశరక్షణకోసం

పొదుపుచేయండి.

ఎడిటర్ : జిల్లే పల్లి బాస్కరరావు.

శ్రీ కోధిరామ సంవత్సర ఫాల్గుణ బి అమావాస్య గురువారము 1-4-1965

శ్రీ న్యాయం నెగ్గదు కనుక!

జనహితైకా చరణావిశేషమే న్యాయమనబడును. సంఘముందు జీవించేవారెల్లరూ సమానత్వము సాత్వికత్వము ప్రదర్శించినప్పుడే జనహిత కార్యావలంబన సాధ్యపడుతుంది. అంటే న్యాయం వర్తింపబడుతుంది. జన్మతఃగాని సంస్కారవలనగాని పెరిగి పెద్దవారవుతున్నప్పుడు తాము తమ వర్తనా విశేషంచేత తమలో తన పోని గుణగణాలు ఆపాదించటంవలనగాని కొందరిలో సాత్వికత నశించి రజోగుణం తమోగుణం వృద్ధికావటం పరిపాటి దానివలన వ్యవస్థ తారుమార్చిన జనహిత ప్రమేయం నశించి స్వార్థచింతన పురోగమిస్తుంది. ఈ స్వార్థంపై చేసినంతవరకు న్యాయం నిలువదు. నేటి రీతులలో న్యాయస్థానాలలోగూడా వర్తింపబడే

సాక్షి రాక్షికులు కాపలా తనవాదనను అనగా తన స్వార్థాన్ని నిలబెట్టుకొనేందుకు చేసే అనివార్య ప్రయత్న మవుతుంది. వాదిగాని ప్రతివాదిగాని ఆత్మవంచన చేసుకొని తన్నుతానే నమ్ములేక తన నిలకడకు నిజానుతీతి తగిన ఆధారాలు చూపించలేక యితరులకు హాని తలపెట్టటంగాని యితరుల నధిక్షేపించటంగాని జరిగి తీరుతుంది. ఈ క్రియాదోషంవలన న్యాయంగా గణింపవలసిన విషయవిశేషం అన్యాయంగా వ్యాఖ్యానించటం జరిగి న్యాయానికి పరాజయం కనిపిస్తుంది. పరాజయానికి పరాన్యుఖులయ్యే మానవులు తత్వసిద్ధికోసం అన్యాయపు ధోరణి నే అవలంబిస్తారు. దానిలో ఆనందిస్తారు.

రవాణారంగంలో రైలు రవాణా అభివృద్ధి న్యమైన స్థానాన్ని మానోపోలీ సిద్ధాంతాన్ని సాధించుకొని కూర్చున్నది. సాలుసరి బడ్జెట్ రిపోర్టులో అధిక కేటాయింపులు పొందుతూ ఆ స్థానాన్ని నడలకుండా వుంటుంది. పెరిగే ప్రపంచపురద్దినీ తట్టుకొనేందుకు దానితోపాటు అభివృద్ధిచెందవలసిన రోడ్డురవాణా, దేశీయ జలరవాణా, నౌకారవాణాలు కావలసినంతగా పెరుగుదల సాధింపలేకపోతున్నాయి. వీలున్నంతవరకైనా సాగి ముందడుగు వేయటానికి గాని పెట్టుబడుల వినియోగంలో జనహితాచరణ సాగింపబడటానికి వీలుకల్పింపబడక పోవటానికి న్యాయం నెగ్గదుకనుక వెనకాట తప్పని సరిగా బిల్లుకోవాల్సి వచ్చింది.

విమానరవాణా విదేశ మారకద్రవ్య సంపాదనదృష్ట్యా వీలున్నంతవరకు పెంచబడటం గమనిస్తూ వున్నాము. రక్షణ కార్యక్రమాలతో పాటు రాజలాంఛనంగా యీ రవాణాచిహ్నం పెంపుదల పొందగలదు. రవాణారంగం సర్వతోముఖంగా అభివృద్ధి నందుకోవటానికి ప్రయి కేటుసంస్థల ప్రాధాన్యతకంటే పబ్లిక్ రంగంలో పెట్టుబడి పెంచటానికి ప్రభుత్వం పథకాలు వేస్తుంది. అందులోనూ రైల్వేల అనుభవంతో పాటు ఆధ్వర్యంగాడా పాటించి కార్పొరేషన్ల నిర్మాణంతో కధసాగించి న్యాయాన్ని సాధించటానికి పూనుకున్న పరాజయంపొందే న్యాయం ప్రక్కదారులకు వాలుకన్పించి అన్యాయంగా అందులో పనిచేసే ప్రముఖులకు అధికారాలు అనుభవాలుమాత్రం అందించి ఆశించిన జనహితకార్యాచరణ కుంటుపడిపోతుంది. ఇదీ ఒకరికమైన విజయంగానే చెప్పవచ్చును. ఆశయ విజయంకాకపోయినా అపునరమైన విజయంగా వర్ణింపవచ్చును. ఇక పాలనాదక్షతకు

వద్దామంటే ప్రజలకునిరుపయోగమైవారికప్తాలు వారే ప్రయాణాలలోను రవాణాలోను అనుభవిస్తూవుండాలిందే. పోనీ ప్రశ్నమును పెంచగల భావనవుంగా అంటే పాక్షికదృష్టి పార్టీల మద్దతు సాగిపోనిచ్చటంకోసం జనహితాచరణకు దెబ్బతీయాల్సిందే. ఇప్పటికే యిందులో యిరుక్కున్న ప్రయి కేటు పెట్టుబడిదారులు తమ ప్రశ్న సాగించేవారి రహదారికాగు కా బట్టి దొడ్డివారిసాగింపులో నడిచేగతి తప్పనిసరి అంటారు. అసలు న్యాయాన్ని స్థాపించే ధోరణి సాగించటానికి చట్టాలు వారి వర్తన పరివర్తన తెలియని ప్రవర్తనలోపడని ముందడుగును సరిదిద్దకొనే ప్రక్కదారు వేయటం పరిపాటయి పోయింది. కారణం నెగ్గదుకనుక.

సాగని సమన్వయం తేలని సమన్వయను తీరని ప్రణాళికా పాటచంలో తీర్చివేయటానికి కృషి కృషిగా మిగిల్చి వేసి కందార్థాలు తీస్తూనేవుంటుంది. అభివృద్ధికిచ్చే అప్పుల విషయంలో ప్రయి కేటురంగంలో రెట్టుకు రెట్టు చివరికి గుంజుతారనుకుంటే పబ్లిక్ రంగంలో అప్పుపొందేందుకే అందులోనగం ఖర్చుకావాల్సిన రోజుల్లా గున్నాయన్నా ఊహేత్ర. ఏమైనా న్యాయం నెగ్గదుకనుక జరిగేచరిత్ర తప్పనిసరి—

రవాణా సమాచార

ఆంధ్ర ప్రదేశ్ నందు తెలుగులో ప్రచురిత బడు ఒకేఒక రవాణా సమన్వయకు సంబంధించిన మాసపత్రిక.

సంవత్సర చందా

రు 3-00

విడిప్రతి

న.పై 0-25

ఆంధ్రప్రదేశ్ యందన్నిచోట్ల ఏజంట్లు లేని ప్రదేశ మందు ఏజంట్లు కావలెను.

'రవాణా సమాచార' విజయవాడ-2.

జంటనగరాల్లో రవాణా రీతులు.

(పోలీసు కమిషనర్ ప్రసంగ సారాంశం)

శ్రీఘృంగా నడిచే వాహనాల ఉత్పత్తి వలన ప్రదేశాలు పారిశ్రామికంగా ముదం డగు వేయటంవలన పల్లెటూరుండి జనాభా పట్టణ ప్రాంతాలకు చేరటంవలన ప్రపంచమంతటా రవాణా రద్దీని అదుపులో వుంచటమనే విషయం గురింపవలసి వచ్చింది. రవాణా రద్దీ పెరిగినప్పటికీ ఆయా ప్రాంతాలలోవున్న రోడ్ల యిరుకుగాని, అదుపుపరచేవారి సంఖ్యగాని యధాప్రకారమే వున్నందున ఏమాత్రం పరిస్థితుల పెరుగుదలతోపాటు ముందుకు పోనందు వలన యీనాడు పట్టణాలలో రవాణాను అదుపులో వుంచటం తద్వారా ప్రజారక్షణ అనేది ఒక సమస్యగా తయారయింది.

ఈమధ్య ఆంధ్రప్రదేశ్ పోలీసు కమిషనర్ శ్రీ సంబియారుగారు హైదరాబాద్ లో యిండియన్ రోడ్డు అండ్ ట్రాన్స్ పోర్టు డెవలప్ మెంటువారి సబ్ రీజనల్ కమిటీ క్వార్టర్ లీ సమావేశంలో ప్రసంగిస్తూ జంటనగరాల్లోని రవాణారద్దీ పరిస్థితులను సమీక్షించారు. జంటనగరాలగా హైదరాబాద్ సికిందరాబాద్ కలిసి 90 చదరపుమైళ్ళ వైశాల్యం కలిగి 300 మైళ్ళ రోడ్లలో వున్నాయి. జంటనగరాలలో వున్న డిప్యూటీ కమిషనరుగాక యిరువురు ట్రాఫిక్ డిప్యూటీ కమిషనర్లు, నలుగురు యిన్ స్పెక్టర్లు 340 మంది కాన్ స్టేబుల్లు, సబ్ యిన్ స్పెక్టర్లు వున్నారు. వారిలో మూడవ వంతు జవానులు, ఆఫీసర్లు ప్రేమనరీగా తాణాల

లోను కోర్టులలోను పనిచేసేందుకు కావాలి. ఎప్పుడు కోరితే అప్పుడు అత్యవసర పరిస్థితుల సర్దుబాటుకు ఒక వందమంది పోలీసువారు కావాలి. పోను మిగతావారు ట్రాఫిక్ డ్యూటీమీద వుంటే అంత మహాపట్టణంలోను 3 1/2 మైళ్ళ మేరకే కంట్రోలునములు జరిపేందుకు సరిపోతుంది. తరుచు పోలీసుకాపలా లేచిచోట్లలోనే రోడ్డు ప్రమాదాలు వున్నట్లు గురింపబడినాయి. నూటికి నూరుమందిని పోలీసులను పెంచినా పట్టణమంతా అమలులోనికి తేవటం సాధ్యంకాకపోవచ్చు. అంచేత భయపెట్టిగాని, మొబైలు కోర్టులవల్లగాని, స్క్రీయింగ్ స్కాడ్ ల వల్లగాని యిట్టి రవాణా రద్దీ విషయాలు సరిచేయవచ్చును. ముఖ్యంగా సక్రమపు ధోరణిని తెలిసి రవాణా రద్దీని అదుపులో వుంచేందుకు ప్రజల సహకారం కావాలి. ప్రజల మనోగత భావాలను సక్రమంగా అదుపులో వుంచగల్గిననాడు ట్రాఫిక్ రద్దీని సులభ సాధ్యంగా అదుపులో వుంచవచ్చును. ప్రజలు కూడదన్న దాన్నే చేయాలనే కుతూహలాన్ని చూపటం పరిపాటి జంటనగరాల్లో రద్దీ గంటలలో కొన్ని రోడ్లపై ఎద్దుబండ్ల నడకను నిరోధిస్తూ ఉత్తరవులు జారీచేయబడినాయి. కాని పట్టణంలో కొందరు పెద్దలు వెంటనే పై అధికారులను కలిసి అట్టి నిరోధన అనుచితమని అప్పటిదాకా నడిచే బండి ట్రాఫిక్ ఒత్తిడి గంటలు కనుక నిలపమంటం సభాకాద్య

తెలియబడునూ నిరోధన ఉత్తరువులు ఉపసంహరింపమని కోరారు.

లనలు జరిపిగాని లైసెన్సు యివ్వరాదని గుర్తుంచుకోవాలి.

నియమబద్ధమైన జీవితపు పోకడకు చట్టాన్ని మనమందరం గౌరవించి అనువర్తించటానికి అలవాటుపడాలి. ప్రజలకు యీ విషయంలో తగినంత శిక్షణ యాయవలసిన అగత్యం ఎంతేని కలదు. 1956 లో జంటనగరాలలో 12,500 వేగంగా పోయే బండ్లు వుంటేయినాడు 25 వేలు వున్నాయి. అదేవిధంగా నెమ్మదిగా పోయే శకటాలు రిక్షాలు, ఎద్దు బండ్లు 7500 వుంటాయినాడు. 15 వేలు సైకిల్ రిక్షాలు, 4500 ఎద్దుబండ్లు వున్నాయి. ఈనాడు జంటనగరాల్లో రవాణా విషయకంగా వున్న సమస్య ఈ మెల్లగా రోడ్లవెంట నిరంతరం సాగే బండ్ల విషయమేను దీన్ని తొలగించటానికి వేగంగా పోయే బండ్లతోపాటుగాక విడిగా ఈ మెల్లగాపోయే బండ్లకు మార్గములను కల్పించుట యొక్కటే ఉచితంగా కనిపిస్తుంది. ఇంత ట్రాఫిక్ రద్దీవున్నా జంటనగరాల్లో ప్రమాదాల పరస్పరం తక్కువనే చెప్పాలి. బాంబాయిలో సా.కు 20 వేల ప్రమాదాలు జరిగితే మద్రాసు నగరంలో 4 వేలు జరిగినట్లుగా జంటనగరాల్లో 1100 మాత్రమే జరగటంవలన మనం గుర్తించవలసిందల్లా తక్కువ ప్రమాదాలతో మనం తప్పకోగలగటమేను. ఈ ప్రమాదాలలో పెద్ద ప్రమాదాలని చెప్పబడవి నాలుగైదు మాత్రమే వుంటాయి. నూటికే యేభై వంతులు లాఠీద్రుయివర్ల అజాగ్రత్తవలన ప్రమాదాలు సంభవిస్తున్నాయి. అంచేత రాత్రిపూట 12 నుండి 4 గోపల పట్టణాల్లో లారీలను తిరగకుండా చూడాలని లైసెన్సులు యిచ్చేటప్పుడు శ్రద్ధగా పరిశీ

గేరులేని మోటారుకారు.

బ్రాన్స్విక్ (డాచ్) : ముందుతరాల్లో రాబోయే కార్లకు ఆటోస్టెవినివుండదు. ఎంత వేగంతోనయినా, ఎలాంటి రోడ్లమీదనయినా, అవిరన్నని సెలయేరులా ప్రశాంతంగా పరుగులుతీస్తాయి.


ఇదొక పశ్చిమ జర్మనీశాస్త్రజ్ఞుని ఆశాభావం. తాను పూహించినకార్లు పశ్చిమజర్మనీ వీధుల్లో సగర్వంగా తిరగటానికి పదిసంవత్సరాలయినా పట్టదని వారి కథనం. బ్రాన్స్విక్లోని ఒకానొకసాంకేతిక కళాశాల నిర్వాహకులయిన ప్రొఫెసర్ డాక్టరు ఎడ్వర్డ్ జస్టీలై సంగతులను ఇటీవలనే ఎస్సెక్ నగరంలో జరిగినవిజుల ఇగోష్టిలో ఘంటాపథంగా చెప్పారు.

కొత్తగా తయారయ్యేకార్లను ఎల్క్ట్రిక్ మోటార్లై, అంటారు. ఇవి విద్యుచ్ఛక్తి సహాయంతో నడుస్తాయి. దీనికి కేర్, లు వుంచుకొనవలసిన అవసరాలేదు. అందువల్ల డ్రైవరు దృష్టిసంతా ట్రాఫిక్, మీదనే లగ్నంచేయగలుగుతాడు. (యు. పి. ఎన్.)

పది సంవత్సరాల ప్లానింగ్.

ఈమధ్య కొత్త ఢిల్లీలో సమావేశమైన యన్. డి. సి. కమిటీవారు దేశంలో రాబోయే పదిసంవత్సరాలలో పరిశ్రమలు, విద్యుచ్ఛక్తి రవాణా రంగాలలో సాధింపదలచిన అభివృద్ధి అంచనాలు రూపొందించటంలో కేంద్ర రవాణామంత్రి రాజ్ బహదూర్ రవాణాభివృద్ధి కేటాయింపు పెంపునకు కృషిచేసినట్లు తెలుస్తుంది. పబ్లిక్ సెక్టరుకు 750 కోట్ల కేటాయింపులో 100 కోట్లకు వీలున్నట్లునూ మూడవ ప్రణాళికా కాలంలో 80 వేల బస్సులను ఒక లక్షా 28 వేలకు పెంచాలనీ, లారీలను 2 లక్షల 50 వేల నుండి 4 లక్షల 20 వేలకు పెంచాలనీ వుద్దేశించినట్లు తెలిసింది. నాల్గవ ప్రణాళికా కాలంలో కొన్ని రూట్లు ఎన్నుకొని వానిపై ప్రభుత్వాధీనంలో నడుపబడే బస్సుల గంభీర్య పెంచాలి. రైల్వేబోర్డు, రాష్ట్రప్రభుత్వాలు కలిసి కార్పొరేషన్ల ఏర్పాటు చేసి రాష్ట్రాంతర రవాణా నడపాలి. ప్రభుత్వం రోడ్డు రవాణా రంగంలో అధిక పెట్టుబడుల సమీకరణకు నాందిగా కొన్ని వసతులు కల్పించ గలదు ఎయిబుల్ యూనిట్లు నిర్మించుకొనే వారికి ప్రభుత్వ సహాయం అందించి ప్రైవేటువారిని ఉత్సాహ పరచగలదు అదే

విధంగా కొన్ని కొన్ని రూపైట సర్వీసులు నడిపే ఆపరేటర్ యూనియన్లనుగూడా మొదట గుర్తించి తర్వాత ఆర్థికంగా ఆమోగలదు చతుర్థ ప్రణాళికలో ముఖ్యంగా దేశంలో అన్ని భాగాల్లో వుండే రోడ్ల వినియోగాన్ని సాధించాలని ఈ కమిటీ వారు ద్వేషించినారు. ముఖ్యంగా గ్రామీణ రహదారుల అభివృద్ధికి రవాణా అభివృద్ధికి దోహదం కల్పింపబడాలి. ఈ విషయం రాష్ట్రప్రభుత్వాలకు అప్పగించబడుతుంది ఆయా ప్రభుత్వాలు ఆయా ప్రాంతాలలోని స్వసాయాభివృద్ధినిబట్టి గ్రామీణ రోడ్ల అభివృద్ధి ఉద్దేశించ వచ్చును. ఈ కమిటీవారు ప్రైవేటు రంగంలో రవాణా పరిశ్రమను అభివృద్ధిచేసేవారికి కోపరేటివ్ సంస్థలుగా ఏర్పడి పనిచేసేవారికి వెనకబడిన ప్రాంతాలలో బస్సు సర్వీసులు నడిపేవారికి పండ్లు, కూరలు, చేపలు ఉత్పత్తి కేంద్రాలలో పెంచబడి తయారు చేయబడే వ్యవసాయ అధికాహార ఉత్పత్తికి సంబంధించిన పరిశ్రమల రవాణాకు పనిచేసేవారికి ఆర్థిక సహాయం అందించాలని నిర్ణయించారు. రైల్వే రవాణా కార్యక్రమాలలో రాష్ట్రాల వారీగా నాలుగవ ప్రణాళికా కాలంలో వుద్దేశింపబడిన అభివృద్ధి కార్యక్రమాలను రాష్ట్రప్రభుత్వాలు



సినిమాలో నటించినవారు నటించి అన్ని రకముల వస్త్రములకు.

మేహర్ కాత్ ఫాషన్

ఒకసారి దర్శించండి
అందమైనవి, యుక్తవయస్వి.
అని మరచిపోకండి.

వెలుగురాడ్డు, గవర్నరుపేట, విజయవాడ-2. Phone: 1134

గమనించి రాష్ట్రంలో రవాణారంగంలో సాధింపవలసిన అభివృద్ధికి అనుగుణంగా స్వకీయమైన పథకాల తయారీకి వీలు కల్పించుకోవచ్చును. చిన్న చిన్న తరహా రేవుల అభివృద్ధికోసాటు ఆ దగ్గర ప్రాంతాలను కలిపే రోడ్లు అభివృద్ధి ముఖ్యంగా గుర్తించాలి. మధ్య తరగతి రేవు పట్టణాలను అభివృద్ధి పరచి సౌకర్యాలు పెంచాలి. అభివృద్ధి పరిశీలన కామోదంపబడిన వానికి పథకాలు పూర్తిగా అమలు జరపాలి. అంతేగాక మన దేశంలో ఈశాన్య ప్రాంతంలోను అస్సాం ప్రాంతంలోను రవాణా సౌకర్యాలు విస్తృతం చేయాలి. రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు రైల్వేలు కలిపి తయారు చేయదగిన కార్యక్రమాలు జయప్రదం కావటానికి దూర ప్రయాణాలకు రైల్వేలు వినియోగపడితే దేశ వ్యాప్తంగా సరఫరా సాగించేందుకు రోడ్డు రవాణా వినియోగింపబడాలి. అధిక బరువులను చేరవేసేందుకు తీరప్రాంతపు నౌకా రవాణా అభివృద్ధికి దోహదమిచ్చే పెద్ద నౌకల నిర్మాణం సాగాలి. ఈవిధంగా సమగ్రమైన అభివృద్ధి పథకాల సమన్వయిత ద్వారా దేశ సాభాగ్య నిర్మాణ కార్యక్రమాలు రవాణా రంగంలో నిష్పాక్షిక కార్యాచరణకు దోహదమియ్యాలి. రవాణా జాతీయకరణ గూర్చి ఎప్పటికప్పుడు ప్రభుత్వం చెప్పే మాటలు మంచివిగా లేవు. దీనివలన ప్రయివేటు రంగం నుండి పెట్టుబడి అందటంలేదు. బాధ్యతగల మంత్రులు అధికారులు ఈ విషయంలో తరచు అసవసరంగా జాతీయకరణ అనే విధానం వాడటం మానుకోవాలి.

విజయవాడ డి॥ మునసబు కోర్టులో—

S. O. 716/1963 E. P. 628/64

D. H. R.

వాది:- గుడిపూడి రామనాథం.

J. D. R.

ప్రతివాది:- చాపలమడుగు రామకోటయ్య.

యీ నెంబరు డిక్రీబాకీనిబట్టి వాది ప్రతివాదితాలూకు జప్తు కాబడిన స్థిరాస్థిని వేలం వేయుటకు వేలంనోటీసులు ప్రతివాదికి యెన్ని పర్యాయములు చేసినను సర్వకానందున పబ్లికేషన్ నిమిత్తం 8-4-65 తేదీకి వాయిదా వేసినారు. ప్రతివాది సదరు వాయిదారోజు వ్రదయం 11 గంటలకు హాజరై ఆక్షేపణలు కోర్టువారికి తెలియపర్చుకోవలెను.

యన్. వెంకటేశ్వరరావు,

వాది ఎవ్వోకేట్.

2/-3-65



తెలంగాణా రీజినల్ డిప్యూటీ కమిషనర్

శ్రీ పి. యస్. రాజగోపాలరాజుగారి

టూరు పోగొంగు.

29-3-65 హైదరాబాద్ నుండి కరీం నగర్ వెడతారు.

30-3-65 కరీంనగర్ లో వుంటారు.

31-3-66 తిరిగి హైదరాబాద్ చేరుతారు.



మరొక కొత్త సోవియట్ చిన్న కారు.

సోవియట్ మోటారు పరిశ్రమలో జపో రోజ్ మోటారు వర్కుస్ కొత్తగా నెలకొల్పబడిన కర్మాగారమనే చెప్పాలి. ఆ కర్మాగారం తన మొట్టమొదటి చిన్న కారును కొద్దిసంవత్సరాలక్రితమే తయారుచేసింది. ఈనాడు ఆ కారు సోవియట్ రోడ్లమీద ఎక్కువగా కనబడుతోంది. అది చాలా చక్కగా పనిచేస్తోంది. దానికి యేర్పగుర్చుకూడా చాలా తక్కువ.

దానిని తయారు చేసినవారే ఇప్పుడు అందులో కొత్తరకమైన కారుకు రూపకల్పన చేశారు. దానికి జడ్. ఎ. జడ్. 966 అని పేరుపెట్టారు.

మొదటి కారులో కంటే ఈ కొత్త కారులో ఎక్కువ బాగావుంటుంది. ఇది వరకులాగా వెనక నీటులో మనిషి ఇరుక్కుని కూర్చోనక్కరలేదు. ఈ కారు చూడడానికి కూడా అందంగా ఉంటుంది.

ఈ కారు ఇంజనుకు 4 సిలెండర్లుంటాయి. దాని ఆల్టైట్ 27. అది కారుకు వెనుకవైపున అమర్చబడి ఉంటుంది. శబ్దం కూడా చాలా తక్కువ.

సోవియట్ యూనియన్ లో కల్లా ఎయిర్ - కూల్ ఇంజనువున్న కారు ఇదొక్కటే. ఈ కారుకి మరో ముఖ్యమైన లక్షణం కూడా ఉంది. దీనికి ఒక పెట్రోలు హీటరు ఉంటుంది. అది చలికాలంలో కారు ఇంజనును, మనుషులు కూర్చునే మండసాన్ని కూడా వెచ్చగా ఉంచేటట్లు చేస్తుంది. అందుచేత రష్యాలో ఉండే విపరీతమైన చలిలో

కూడ కారును స్టార్టు చేయడానికి ఇబ్బంది ఉండదు. ప్రయాణం హాయిగా ఉంటుంది.

సౌకర్యాలు.

ఈ కారులో ఒక మంచీరేడియో సెట్టు, ఒక ఎలక్ట్రిక్ సిగరెట్ లైటరు. మొదలైన సౌకర్యాలుంటాయి.

దీనిలోనే జడ్. ఎ. జడ్. 969, జడ్. ఎ. జడ్. 970 అనే మరో రెండు మోడల్స్ కూడా తయారు చేయబడుతున్నాయి. జడ్. ఎ. జడ్. 969 వ్యవసాయపు పనులకోసం ఉద్దేశించబడింది. దానికి ఇంజను ముందువైపున అమర్చబడి ఉంటుంది. దానిలోని నీట్లను మడతపెట్టవచ్చు. ఆ విధంగా అది మనుష్యులను, సామానులను కూడా మోసుకుపోవడానికి ఉపయోగపడుతుంది. అలాగే జడ్. ఎ. జడ్. - 970 కారు, డ్రైవరు, మరొక మనిషి కాక 350 కిలోగ్రాములు సరకులను కూడా మోసుకుపోగలదు. బాగాలేని రోడ్ల మీద కూడా ప్రయాణం చేయవలసి ఉంటాయి. గనుక యాక్సెల్లరు ఫోర్ వీల్ డ్రైవ్ ఏర్పాటు ఉంటుంది. అది గంటకు 70 కిలో మీటర్ల వేగంతో పోగలదు. 9 లీటర్ల పెట్రోలుతో 100 కిలో మీటర్ల దూరం ప్రయాణం చేయగలదు.

(నావోస్టి వార్తాసంస్థ)

ఖండాంతర రవాణా - యాత్రీకుల సమస్య

వివిధ దేశాలు దర్శింపదలచే యాత్రీకుల సౌకర్యార్థం ప్రపంచ బాహుళ్యంగా కాకపోయినా అంతరఖండ బాహుళ్యంగాను ఖండాంతర బాహుళ్యంగాను రవాణా సౌకర్యాల అభివృద్ధిని గూర్చి ఈ మధ్య కొన్ని దేశాలకు సంబంధించిన విహారయాత్రా ప్రభుత్వ శాఖాధిపతులు, వేత్తలు, వినియోగదారులు కలిసి సంప్రదింపులు జరిపారు. జర్మనీకి సంబంధించిన డాక్టరు ఖెంపు ఈ సమావేశాన్ని ప్రారంభించారు. ఐరోపా ఆర్థిక సంస్థలోని సభ్యుడు శ్రీ లంబర్ట్ సిహెచ్ మాట్లాడుతూ విలాసయాత్రలకే ప్రాధాన్యమిస్తూ వ్యాపార సౌలభ్యాన్ని విస్తరించటం జరుగుతున్నందున వీలుకాని అంచనాలతో కాలం వృథాచేయకుండా వున్నంతలో ముందు రెండు మూడు దేశాలమధ్య యాత్రీకుల సౌకర్యం కొరకు ఎచ్చకోబడిన పథకాలు ప్రమాణిక సాప్తవతకు కావలసిన శాస్త్రీయ ఆర్థిక సహకార సంపదల ప్రయోగ ప్రయోజన సాధనకు ఆయా రెండు మూడు దేశాల ప్రభుత్వాలు కలసి నాటా పద్ధతిని రవాణా సౌకర్యాలు పెంపు చేయటం అవసరం. ఈ కార్యక్రమ సాధనకు వెచ్చించే పెట్టుబడిఅంతా ఆ సౌకర్యాలను పొందే వినియోగ దార్లవల్ల వసూలు చేయాలనుకోవటం పూర్తి ఫలితాన్ని యివ్వదు అందులో కొంతభాగం ప్రతి ప్రభుత్వం భరించి అభివృద్ధి ప్రణాళికా నిర్వహణ ద్వారా సులభతరమైన రవాణావకాశాన్ని కల్పించాలి. ఈ పథకాల నిర్వహణలోని బాధ్యతను వినియోగదారులకుగూడా ముందుగా తెలియజేయాలి అన్నారు. యునైటెడ్ కింగ్

డమ్ తాలూకు యూనానీలీవర్ లిమిటెడ్ వారి ట్రాన్సుపోర్టు అడ్వయిజరు ఇ జి విటాకర్ పథకాల నిర్మాణ పద్ధతికి త్రిసూత్ర సాధనను విడమరిచారు సాగింపదలచిన పథకాల మేరకు తగినంత రవాణా సదుపాయాలను వీలైనంత తక్కువ ధరలకు సాధ్యపడేటట్లు చూడాలి. వినియోగదార్లపై వేయబోయేపన్ను విషయంలో ఔదార బాధ్యతల సాముదాయక దృష్టివుంచి ఔచిత్యాన్ని ప్రదర్శించాలి. ప్రైవేటు పబ్లిక్ సంస్థలనుండి వీలున్నంత పూర్తి ధన సేకరణ సహకారాన్ని పొంది ఈ విషయంలో వినియోగింపబడాలి. ఫ్రాన్సు దేశంతాలూకు ఆల్ పోటెన్ మాట్లాడుతూ ఈ కార్యక్రమంలోగడనే ఆలోచించబడినప్పటికీ ఆలస్యమనటానికి తగినంత సామ్మ్యు కేటాయింపబడకపోవటం వలన జరిగిందని దీన్ని నివారించేందుకు డబ్బువున్న తావులనుండి అప్పుతెచ్చిగాని కొన్ని కొన్ని వసతుల పెంపునలన టూర్స్ ట్రాఫిక్ పెంపుచేస్తూ టోలుగేట్లద్వారా సామ్మ్యు రాబట్టిగాని అభివృద్ధి పథకాలు సాగించాలి. అనుభవం గడించిన దేశాలను చూచి అయినా చిన్న చిన్న దేశాలు దీర్ఘకాలపు ప్రయోజనాలను వాంఛించి అభివృద్ధి నతి శీఘ్రంగా పొందేందుకు తప్పక రవాణాభివృద్ధికి కంకణం కట్టి కృషిచేయాలి అన్నారు.

శ్రీ కే. సి. టర్నర్ మాట్లాడుతూ రోడ్లపై పెట్టవలసిన పెట్టుబడి మూడు రకాలుగా వుంచవచ్చును. అభివృద్ధి చెందతగిన ప్రాంతాలలో ప్రభుత్వాలు పెట్టుబడి పెట్టి రోడ్లను తయారు

చేయటం అతర్వాత ఆ రోడ్లపైన నడపబడే బండలనలన దాని నిర్మాణపు సొమ్ము నిర్వహణ సొమ్ము పన్నులద్వారా వచ్చే వసతి కల్పించి వినియోగదారులకు ఉత్సాహాన్ని అందించటం. ఇక మూడవ స్థాయిలో పన్నుల సంపాదనల వచ్చే సొమ్మువల్లనే రోడ్ల నిర్మాణానికి పూను కోవటం ముఖ్యము. ఇంతవరకు రోడ్ల నిర్మాణానికి అయ్యే ఖర్చు రోడ్డు రవాణా సాధనాల ధర నిర్ణయింపులోనే భాగంగా కలిపివేసి అంటే రోడ్లపై నడిచే మోటార్లు వగైరాల ఫీడ్బ్యాక్ నే కలిపి వసూలు చేయబడుతుంది. ఈ పద్ధతి సాధ్యపడకపోతే యితర పద్ధతులనుంచి అప్పుగాగాని అవసరంగాగాని కేటాయించటం జరుగుతుంది. అంచేత 1965 లో నిర్మింపబడే రోడ్డు 1964 లోని వాడకందార్లపై పొందిన సంపాదనలోనేగాక 1966 - 67 మొదలైన ముందు సంవత్సరాలలో వినియోగదార్లపై గూడా సంపాదించబడేది ఈ సందర్భంలో భారత ప్రభుత్వ టూరిజం డైరెక్టర్ జనరల్ (శ్రీ) యన్. యన్. థిబ్ మాట్లాడుతూ 1963 లో రోమ్ నగరంలో జరిగిన సంయుక్త జాతీయ మనహాధల అనంతరం భారత ప్రభుత్వం యాత్రీకుల విషయంలో విస్సాలకుగాని మైగ్రేషన్ సర్టిఫికేట్ల కప్తమ్ము విషయంలో అతి కసి

సపు ఒత్తిడిలేని పద్ధతులనే పాటించడం జరిగిందని సభ్యత్వపు యితర దేశాలనుగూడా యీ విధాననువర్తనను కోరటం జరిగిందని చెప్పారు. రోమ్ లో జరిగిన సభల అనంతరం ప్రపంచ వ్యాప్తంగా యాత్రీకులకు యాత్రా సౌకర్యం కల్పింపవలసిన అగత్యం గుర్తించి దేశాలమధ్య ఆర్థిక, సాంస్కృతిక సౌష్టవత నిర్మించటానికి వీలుకలదని అట్టి నిర్మాణ కార్యక్రమ సాధనకు ధనాన్ని మోచించడానికి ముందుకు వస్తున్నారు. ఇప్పుడిప్పుడే అభివృద్ధి చెందుతూవున్న దేశాలు ముఖ్యంగా పరిశ్రమలకు మల్లే టూరిజంలో గూడా లాభాలు సంపాదించటానికి వీలు కలదనే విశ్వాసాన్ని పొందితేనేతప్ప పెట్టుబడి పెట్టటంగాని పెట్టించటంగాని చేయలేవు. ముఖ్యంగా విదేశ మారకద్రవ్యం కొంత అడ్డు తగులుతుం వుంటుంది. టూరిస్టు మార్కెట్టు పెంచాలంటే దేశంలో వుండేవారికి ఎక్కువ శలవుదినాలు కల్పించి విమానయాత్రకు ట్రావెలింగ్ రేట్లు కనిష్టపు ధరలకు తగ్గిస్తేనేగాని వీలు కాదని గూడా చెప్పారు. యాత్రీకుల సంఖ్య పెరగాలంటే వారికి తగినంతవీలు కల్పించడమే గాక ప్రయాణ సౌకర్యముతోపాటు వినియోగ వస్తువుల అమ్మకాలు పెంచుతూ యాత్రీకుల బయలుదేరే చోట తిరిగి వచ్చేందుకు అక్కడ విషయ సేకరణ, రిజర్వేషన్లు తక్కువ ఒత్తిడితో పరిశీలనలు ప్యాసులు యిచ్చే బాధ్యతలు ఏర్పడాలని తెలియజేశారు



మాజేటి రామమోహనరావు

మావద్ద కంది, చినారన, సిల్క, చీరలు, ముద్రలు, అన్నియమం వస్త్రములు నాల్గివేసి దొరుకును

మెయిన్ బజారు, విజయవాడ-1. * Phone. 322.

భారతదేశానికి సోవియట్ యూనియన్ ఎగుమతి చేస్తూన్న ట్రాక్టర్లు, వ్యవసాయ యంత్రాలూ, రోడ్డునిర్మాణ యంత్రాలూ, కూడా వ్యవసాయాన్ని యంత్రీకీకరణ మొనర్చే కృషి విధానానికి తోడ్పడతాయి. సోవియట్ ట్రాక్టర్ ఎక్స్పోర్టుసంస్థకూ, భారతీయ కొనుగోలుదార్లకూ మధ్యనున్న వర్తక సంబంధాలు, ఎల్లప్పుడూ, పరస్పర అవగాహన స్నేహము, వ్యాపార సరిశిలో సహకారము అనే భావంతోనే కొనసాగింపబడుతున్నాయి. కొనుగోలుదార్లకు పూర్తిసంతృప్తి కలిగించడం కోసమే సోవియట్ సంస్థ కృషిచేస్తుంది. అత్యంత ఆధునికమైన యంత్రాలనే వారికి సప్లయి చేస్తుంది. అందుకనే ఒక్క భారతదేశంలోనే గాక, అనేక ఇతర దేశాలలో కూడా సోవియట్ ట్రాక్టర్లకు డిమాండు రోజు రోజుకు పెరుగుతోంది. ఆసియా, ఆఫ్రికా, లాటిన్, అమెరికాదేశాలలోగాక, పారిశ్రామికంగా అభివృద్ధిచెందిన ఫ్రాన్సు, బెల్జియం, నెదర్లాండ్స్, స్విడన్ లాంటి యూరపియన్ దేశాలుకూడా సోవియట్ నిర్మిత యంత్రాలను కొంటున్నాయి. ఇటీవల సంవత్సరాలలో దాదాపు 40 దేశాలకు సుమారు 1 లక్ష 20 వేలు సోవియట్ ట్రాక్టర్లు విక్రయించబడ్డాయి.

అదే విధంగా భారతదేశంలోని సోవియట్ ట్రాక్టర్లకు కావలసిన విడిభాగాల సప్లయకూడ ఎక్కువ అయింది. 1964 లో 27 లక్షల రూపాయలుకు పైగా విలువచేసే ట్రాక్టర్లు విడిభాగాలు సప్లయ చేయబడ్డాయి. ఈ సంవత్సరం 50 లక్షల రూపాయల విలువగల ట్రాక్టర్లు విడిభాగాలు పంపబడతాయి. అందులో 30 లక్షల రూపాయల విలువగల విడిభాగాల సప్ల

యికి ఇదివరకే ఒప్పందం చేసుకోబడింది. మరో 20 లక్షల రూపాయలు గలవాటిని సప్లయ చేయడానికి ఇప్పుడు ఒప్పందం చేసుకోబడింది. ఇదివరలో జరిగిన ఒప్పందాలన్నిటికంటే యీనాడు జరిగినదే పెద్ద ఒప్పందం.

ఆ ట్రాక్టర్లను స్విసింగ్ చేయడంలోనూ, వాటిని జాగ్రత్తగా వుంచడంలోనూ, మరమ్మత్తులు చేయడంలోనూ, భారతీయ ఇంజనీర్లకూ వ్యాపారస్థులకూ, మెకానికులకూ, కైతులకూ తరీఫు ఇవ్వడంలోనూ, సోవియట్ నిపుణులు ఉచితంగా సహాయంచేస్తారు. క్రిందటి సంవత్సరం వెయ్యికిపైగా భారతీయ సిబ్బందికి వారు శిక్షణ ఇచ్చారు.

ఇక్కడ పనిచేసేచోట భారతీయ సాంకేతిక నిపుణులను తరీఫు చేయడమేగాక, వారికి సోవియట్ యూనియన్ లో కూడ తరీఫు ఇవ్వడం కోసం ఆ దేశానికి ట్రాక్టర్ ఎక్స్పోర్టుసంస్థ వారు ఆహ్వానించారు. సోవియట్ యూనియన్ లోని ట్రాక్టర్లు నిర్మాణ కర్మాగారాలలోనూ, విద్యా వైజ్ఞానిక, పరిశోధక సంస్థలలోనూ, యంత్ర పరిక్షాకేంద్రాలలోనూ శిక్షణ ఇవ్వబడుతుంది.

భారత దేశంనుంచి, ఇతర దేశాలనుంచి 1961-64 సంవత్సరాల మధ్య సోవియట్ యూనియన్ కు వెళ్ళి శిక్షణపొందినవారు తమ కక్కడ శిక్షణ ఇవ్వబడిన విధానాలపట్ల లభించిన హృదయపూర్వక ఆహ్వానంపట్ల ఎంతో సంతృప్తిచెందారు.

ఇదంతాకూడ, భారత సోవియట్ దేశాల మధ్య పరస్పరం లాభదాయకమైన ఆర్థిక, వాణిజ్య సంబంధాలు మరింత అభివృద్ధిచెంద నిడాకి నిస్సందేహంగా తోడ్పడుతుంది.

బాలలచే విమానాలు, ఓడలు తయారీ !

న్యూరెంబర్గ్ లో బాల విహారం.

ఏ వయస్సుకు అది ముచ్చట. ఆడుకొనే వయస్సులో ఆడుకోవాలి. పాడుకొనే వయస్సులో పాడుకోవాలి. అలాగే, పసిపిల్లలకు ఎప్పుడూ ఏవోరకరకాల వస్తువులను ముందు వేసికొని ఆడుకోవాలని సరదావుంటుంది. ఈ సరదాతో బాటుకా సరదాలో చనాశక్తి పెంపొందించగలిగితే అది నిజంగా అభినందనీయం. అలాగటి ప్రదర్శన ఒకటి పశ్చిమ జర్మనీలోని న్యూరెంబర్గ్ లో జరిగింది. న్యూరెంబర్గ్ (డాడ్) ప్రపంచంలోకల్లా అపూర్వమూ, పెద్దది అయిన బాలల ఆటవస్తువుల ప్రదర్శనం ఒకటి ఇక్కడ జరిగింది. ఫిబ్రవరి మాసాంతంలో జరిగిన ఈ ప్రదర్శనంలో 22 దేశాలకు చెందిన 1061 సంస్థలు పాల్గొన్నాయి. ఇందులో ప్రదర్శించబడిన ఆటవస్తువులు చిన్నపిల్లలను ఎంతగానో ఆకర్షించాయి. పిల్లలను తీసికొచ్చిన పెద్దవారుకూడా యీ ఆటవస్తువులను చూసి, మురిసిపోయి తమ తమ పిల్లలకు కావలసిన వస్తువులను, అధిక ధరలను వెచ్చించి, విరివిగా కొన్నారు. ఈ ప్రదర్శనతో చిన్నపిల్లకు ఆటవస్తువులమీద మక్కువ ఎక్కువ కావటమే కాక, యిది ఆ బాలలవిజ్ఞానాన్ని అభివృద్ధిచేసి, వారి ఆలోచనలకు విస్తృతపరిధిని ఏర్పరచటానికి కూడా దోహదాన్ని ఇచ్చింది.

1957 లో పశ్చిమ జర్మనీ వనంతకాలంలో జరిగిన యీ ఆటవస్తువుల ప్రదర్శనకు ఒక విశిష్టతవున్నది. న్యూరెంబర్గ్ పట్టణానికి, అన్ని దేశాలకు చెందిన దాదాపు 16 వేల మంది

కొనుగోలుదార్లువచ్చారు. పిల్లలలో ఆలోచనాశక్తిని పెంపొందించేందుకు వుపకరించగల ఆటవస్తువులు యీ ప్రదర్శనలో అధికంగా వున్నాయి. పెద్దవారినికూడా ఆకర్షించిన చిన్నపిల్లల బొమ్మలుగల యీ ప్రదర్శన ఇక్కడివారిని మరీ ఆశ్చర్యపరచింది. చిన్నపిల్లలనే కాకుండా పెద్దవారికికూడా రకరకాల బొమ్మలు వచ్చాయి. సహజంగా, పెద్దవారిని ఆసక్తి రించాలని పిల్లలు ప్రయత్నిస్తుంటారు. ఇది పెద్దవారికి ఎంతగానో ముచ్చటగావుంటుంది. అందువల్ల వింతవింతగావుండే పెద్దవారి బొమ్మలు ఆబాలగోపాలన్ని ఆకర్షించటంలో ఆశ్చర్యం లేదని ఒక పరిశీలకుని వ్యాఖ్య.

బొమ్మలు రకరకాలున్నాయి. వీటిని చిన్నపిల్లలు చేసికొనగల విధంగా అమర్చటం మరీ ప్రత్యేకత. కొన్ని బొమ్మలు ఏభాగానికి ఆభాగం విడిగావుంటాయి. వీటిని రకరకాలుగా కూర్చునే, వేర్వేరు రకాలైన బొమ్మలువస్తాయి. ఇలాంటి కార్యక్రమం పిల్లలను మరీ సంతోషపరచి, వారిలో ఎంతో ఆసక్తి కలుగచేసింది. ఉదాహరణకు ఆమెరికాకు చెందిన ఒకసంస్థ తయారుచేసిన బొమ్మయంత్రం ఒకటివుంది, ఈ యంత్రం సహాయంతో మనింట్లో పాపాయి రకరకాలైన 'ప్లాస్టిక్' ప్లేట్లను చేసికోగలుగుతుంది. ఆ వస్తువుల సహాయంతో కనీసం 50 రకాలైన ఆటవస్తువులను కూడా సమకూర్చుకోవచ్చును. విమానాలు, ఓడలు, కాల్లు, జంతువులు తదితర రకాలైన వస్తువులను అప్ప

టికప్పుడే చిన్నపిల్లలు సమకూర్చు కొనగలిగిన విధంగా సౌకర్యాన్ని, వసతులను కలగచేయటం జరిగింది. ఇంకా ఆశ్చర్యం ఏమంటే కొందరు బాలలు వీటి సహాయంతో సమూహ విమనాలను, పైనున్న ప్రయోగశాలలను, గ్రామఫోన్లను కూడా తయారు చేయగలిగారట !

అదో అందమైన కారు. కేవలం విద్యుచ్ఛక్తితోనే నడుస్తుంది. అసలు కారులాగా, నిజమైన కారులాగా వుంటుంది. నాలుగు గేర్లు, వుంటాయి. మిగతా యంత్రాంగం అంతా వుంటుంది. న్యూరెంబర్గ్ లో ప్రదర్శించబడిన అంశాల్లో ఇదికూడా ఒకటి. పెద్దవారికి, నిజజీవితంలో ఉపయోగించగల, ఎలక్ట్రిక్ కారు తయారీ ఇంకా రిపరేషన్ దశలోనే వుంది. పోటీల్లో ఉపయోగించే పందెంకారు చేసినంత ధ్వనిని యీ కారు చేస్తుంది. సామాన్యమైన విడి మోటారు యంత్రంచేసే ధ్వనికన్నా యీ ఎలక్ట్రిక్ కారు తక్కువధ్వనిచేస్తుంది. అందువల్ల మాన్యువల్ ఫాక్టరీల్లో యీ కార్ల తయారీలో కొంత ప్రత్యేకమయిన కృషిచేస్తున్నారు పైగా, యీ కార్లు భారీఎత్తున అమ్ముడు పోతాయని కూడా వారి నమ్మకం.

ప్రదర్శనలోని ఇతర అంశాలకొస్తే, “జేమ్స్ బాండ్ కిట్” కూడా ఆకర్షణీయంగానే వుంది, ఇందులో ఒక ఆటోమేటిక్ పిస్టల్, చేతిగ్రీనేడ్లు, చలువజోడు, చిన్న కత్తి వుంటాయి. అంటే, రహస్యంగా ఏజెంట్లు దాచుకొనేవిన్నీ యిందులో వుంటాయన్నమాట.

మొత్తం మీద యీ సంవత్సరం వచ్చిన ఆట వస్తువులన్నీ సురక్షితమైనవి పరిశీలకులు అంటున్నారు. ఈవస్తువులు అంతా చిన్నలోకం. నా నాటికీ ఇందులోని అంశాలన్నీ మరోసారి కేతికంగా రూపొందుతున్నాయి.

నప్పటికీ మామూలు పిల్లలందరినీ విరివిగా ఆకర్షిస్తున్నాయి. దీనివల్ల పిల్లలు ఎన్నో కొత్త సంగతులను నేర్చుకొనగలుగుతున్నారు.

న్యూరెంబర్గ్ లో జరిగిన యీ ఆటవస్తువు ప్రదర్శనం చక్కని విజయాన్ని సాధించింది. కారణం ఆటపిల్లలనేగాక, ఇటు పెద్దలను కూడా విరివిగా ఆకర్షించగలిగింది;

(యు. పి. ఎన్.)

మద్రాసు - విజయవాడ మధ్య ఎలక్ట్రిక్ రైళ్ళు.

ఈ పథకం నాలుగవ ప్రణాళికా కాలంలో చేపట్టవచ్చుననే ఆశాభావాన్ని శ్రీ వి.పి. గంగూలీ వెల్లడించారు.

అయితే దీని అమలు ఆర్థిక వసతులపై ఆధారపడి వుంటుందని కూడా ఆయన అన్నారు.

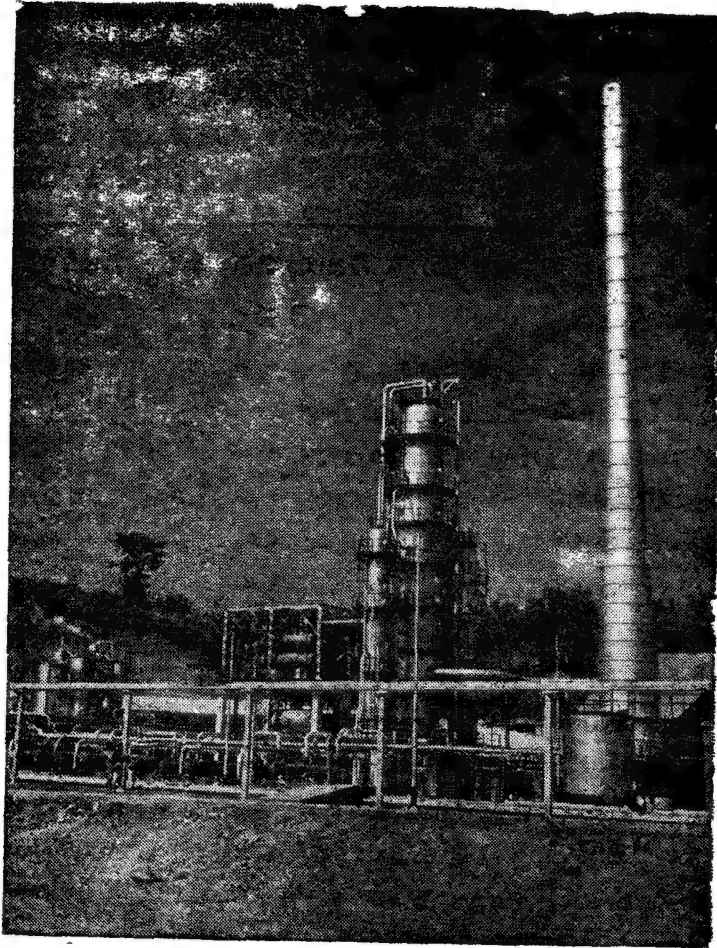
ఏప్రిల్ 1 వ తేదీనుండి మద్రాసు నూరామెయిలు, గ్రాండ్ ట్రంక్ ఎక్స్ ప్రెస్ లను డీసెల్ ఇంజనతో నడుపుతారనీ అప్పుడు ఈ రైళ్ళకు వున్న బోగీల సంఖ్య పదమూడునుండి పదహారుకు పెంచబడుతుందనీ అన్నారు.

విజయవాడవద్ద కృష్ణానదిపై నిర్మిస్తున్న రెండవ రైలు వంతెన ఈ సంవత్సరాంతానికి పూర్తికాగలదని ఆయన అన్నారు.

తృతీయ ప్రణాళికాంతానికి వాల్తేరు-ఈరోడ్ల మధ్య, ఆరోగం-రేణిగుంటల మధ్య వేస్తున్న జంట రైలుమార్గం కార్యక్రమం పూర్తి అవుతుందని శ్రీ గంగూలీ అన్నారు.

ప్రశ్నలకు సమాధానం చెబుతూ, గోదావరిపై రైలుబ్రిడ్జి నాలుగో ప్రణాళిక మధ్యలో నిర్మాణం పూర్తి అవుతుందని శ్రీ గంగూలీ అన్నారు.

భారతదేశంలో నూనె పరిశ్రమ.



లంలో బ్రిటిష్ భూగర్భ శాస్త్రజ్ఞులు, అస్సాంలో నూనె గనులతో మొత్తం 50 లక్షల టన్నుల నూనె మాత్రం యింకా నిల్వవున్నట్లు అంచనా వేశారు. ఇక మిగతా దేశంలో నూనె మృగ్యమైనట్లే కనిపించింది. జాతీయ ప్రభుత్వం అధికారంలోకి వచ్చిన తర్వాతనే దేశంలో మిగతా భాగాలలో నూనెకై అన్వేషణ ఆరంభమైంది.

ఆధునిక ప్రపంచారంభంలో పెట్రోలియంను దీపాలను వెలిగించటానికి ఉపయోగించేవారు. కిరసనాయిలు వాడడం క్రమ క్రమేణ దేశదేశాలకూ వాడ వాడలకూ వాకి, ప్రస్తుత శతాబ్దాంభంనాటికి దీన్ని కుగ్రామాలలోకూడా వాడటం జరిగింది. అయితే కారు ఇంజనును కనిపెట్టినపుడే నూనెపరిశ్రమకూ సంబంధించిన జరిగిందని చెప్పాలి. కానీ ఈ దేశంలో రోడ్లు కార్లు లేకపోవటంతో, ఈ దేశంలో నూనెపరిశ్రమ ప్రపంచంలో యితర దేశాలవలె, బాగా అభివృద్ధి చెందక పోవటంలో ఆశ్చర్యంలేదు.

భూగర్భ శాస్త్ర విషయక సర్వేలనూ, నూనె కొరకు బావుల త్రవ్వకాలనూ, మొదటిరోజులలో ఉత్సాహంతో కొనసాగించటం జరగలేదు.

1950 నుంచి 1960 మధ్యకా

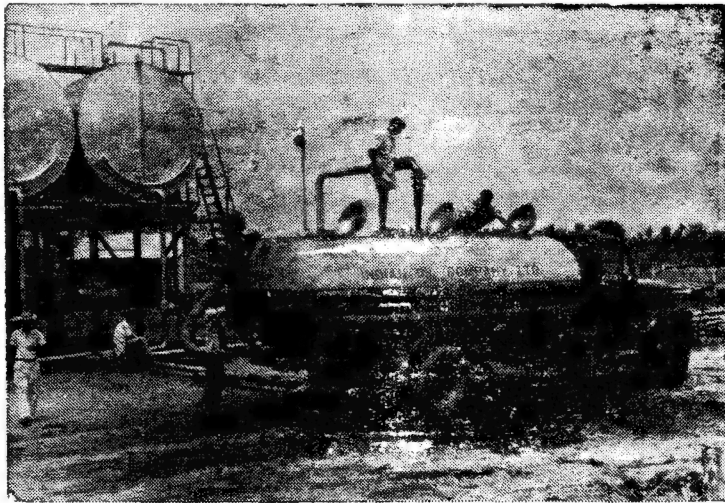
నూనె రిజర్వులు

1956 లో నూనె, సహజ వాయువుల సంఘాన్ని యేర్పాటు చేయటం జరిగిన తర్వాత, ఇరవదేశాల నిపుణుల సహాయంతో దేశంలో నూనెను అన్వేషించటం జరిగింది. ఈ అనేకవర్షాల ఫలితంగా దేశంలో నూనె రిజర్వులు అధికంగా వున్నట్లు తేలింది. ఒక్క గుజరాత్ ప్రాంతంలోనే కోట్ల టన్నులకు పైగా నూనె వున్నట్లు

సోవియట్ నిపుణుల సహాయంతో, నిర్ణయించారు. భారతప్రభుత్వము, బర్మా నూనెకంపెనీ కలిసి సమిష్టిగా యేర్పాటుచేసిన ఆయిల్ ఇండియా కంపెనీ పరిశీలనను జరిపి, అస్సాంలో అదనంగా మరో ఐదుకోట్ల టన్నుల నూనె వున్నట్లు నిర్ధారణ చేసింది. వీటికితోడుగా గుజరాత్ లో సుమారు 11,000 మిలియన్ ఘనపు మీటర్లు, అస్సాంలో 32,000 మిలియన్ ఘనపు

మీటర్లు, సహజ వాయువున్నట్లుగా గూడా రుజువు అయింది.

తదాదిగా ఈ దేశంలో నూనె అన్వేషణ విషయంలో సోవియట్ నిపుణులు, జర్మన్, బ్రిటిష్, అమెరికన్, ఫ్రెంచ్, ఇటాలియన్, యుగోస్లావ్, రుమేనియన్, నిపుణులు, యితర దేశాల నిపుణులు సహాయంచేశారు. యింకా సహాయం చేస్తునేవున్నారు. దేశంలో పదికోట్ల



టన్నుల నూనె రిజర్వులు వున్నట్లుగా అప్పుడే నిర్ణయించటం అయింది. ఈ దేశంలో నూనె రిజర్వులు 400 కోట్ల టన్నుల దాకా వుండవచ్చునని సమ్యక్తున్న విజ్ఞాన శాస్త్రవేత్తలు గూడా వున్నారు.

ఉత్పత్తి పెరుగుదల

దేశంలో నూనె ఉత్పత్తి బాగా పెరుగుతున్నప్పటికీ, మొత్తం నూనె ఉత్పత్తి మన అవసరాలకు తగినంతగా లేదనేదాని. నూనె, సహజ వాయువుల సంఘం 1961 - 62 లో

సుమారు 40,000 టన్నుల నూనెను ఉత్పత్తి చేయగా, 1963-64 లో యిది సుమారు పది లక్షల టన్నుల నూనెను తయారుచేసింది. ఈ సంఘం 1966 నాటికి సుమారు మూడు మిలియన్ టన్నుల నూనెనూ, 1961 నాటికి సుమారు 10 మిలియన్ టన్నుల నూనెనూ ఉత్పత్తి చేయగలరని తలంపు.

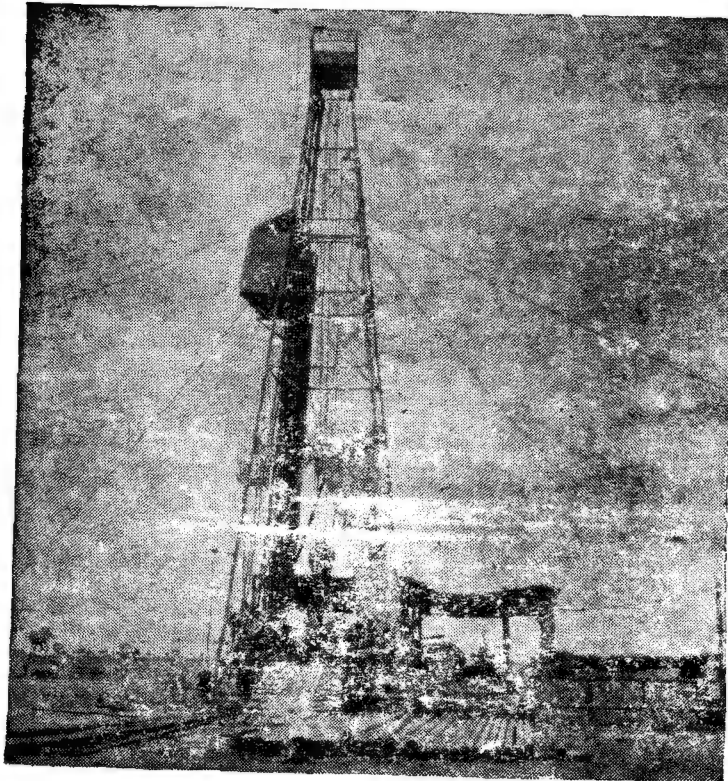
ఆయిల్ ఇండియా కంపెనీగూడా గణనీయంగా అభివృద్ధిచెందింది. అప్పుడే యిది ఏడాదికి సుమారు ఒక మిలియన్ టన్నుల

నూనెను తయారుచేస్తున్నది. తృతీయ ప్రణాళి కార్యక్రమానికి ఇది యేడాదికి సుమారు 3 మిలియన్ టన్నులు నూనె ఉత్పత్తి చేయగలదు.

నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలు

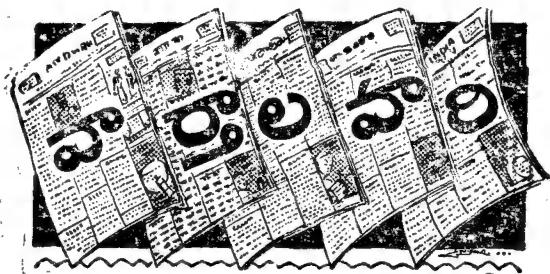
ఈ శతాబ్దారంభంలో దిగ్భాస్కర్ నూనె శుద్ధి కర్మాగారాన్ని యేర్పాటుచేసిన తర్వాత, 1950 ఆ ప్రాంతంవరకు దేశంలో నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలను యేర్పాటుచేయటంలో అభి

వృద్ధి కనిపించలేదు. 1950 ఆ సమీప కాలంలోనే ప్రైవేట్ రంగంలో మూడు నూనె శుద్ధి కర్మాగారాలను యేర్పాటు చేయటం జరిగింది. 1963 ఆరంభంనాటికి ఈ నూనె శుద్ధి కర్మాగారాల శక్తి పెరిగి, 7 లక్షల టన్నులకుపైగా నూనెను యివి శుద్ధిచేయగలిగాయి. 1962 వరకు పబ్లిక్ రంగంలో నూనె శుద్ధి కర్మాగారం ఒక్కటిగూడా యేర్పాటుచేయబడలేదు. 1962



లోనే నూనె శుద్ధివద్ద రుమేయనన్ సాంకేతిక, ఆర్థిక సహాయంతో నూనె శుద్ధి కర్మాగార మొదటి స్థాపించబడింది. 1965 జనవరి 15 న బరౌన్ వద్ద

మరో నూనె శుద్ధి కర్మాగారానికి ప్రారంభోత్సవం జరిగింది. ఈ కర్మాగారం రెండు మిలియన్ టన్నుల నూనె శుద్ధిచేయగలదు. (23వ పేజీలో)



రవాణా రేట్లు హెచ్చింపువల్ల ఎగుమతులు దెబ్బతినవు.

ఎగుమతికి ఉద్దేశించిన ఇనుము, ముడిమూంగ నీనులకు ఇచ్చిన మినహాయింపులు కొనసాగలవని ఆయన చెప్పారు. దానికితోడు ఎగుమతికి సంకల్పించిన మరికొన్ని వస్తువులపై రవాణా రేట్లు తగ్గలవని, అయితే హెచ్చింపు ప్రతిపాదనలవల్ల ఎగుమతులకు దెబ్బ తగలగలదని భవిష్యత్తులో ఎన్నడైనా భావించిన పక్షంలో మొత్తం పరిస్థితిని అంతటిని పునఃపరిశీలించి అవసరమైన చర్యలను తీసుకొనగలమని ఆయన చెప్పారు.

రైల్వే బడ్జెటుపై జరిగిన కోతతీర్మానం చర్చలో శ్రీశామ్ నాథ్ జోష్యం కల్గించుకొని మాట్లాడుతూ, ఫిబ్రవరి 1967 సంవత్సరాంతానికి పూర్తి కాగలదని, ఇంతవరకు మూడవ వంతు పనిజరిగినదని తెలిపారు.

ఈ పథకం క్రింద ఇంకా 11 మైళ్ళరైలు మార్గాలను వేయవలసి ఉన్నదని, రింగ్ రైలు మార్గంలో ప్రస్తుతం ఉన్న అయిదు స్టేషన్లతో సహా 12 స్టేషన్లు ఉంటాయని, పథకం అమలుకు రూ. 6. 75 కోట్ల రూపాయల ఖర్చు కాగలదని విద్యుచ్ఛక్తిలో లేదా డీసెల్ తో సడిచే రైళ్ళను ఈ మార్గంపై ప్రవేశ పెట్టాలని యోచిస్తున్నామని ఆయన చెప్పారు.

దేశంలోని వివిధ ప్రాంతాలలో కొత్తరైలు మార్గాల కోసం సభ్యులు చేసిన విజ్ఞప్తులను గురించి ఆయన ప్రస్తావిస్తూ కొత్త మార్గాల విషయంలో నిధులకొరత ఉండడమే పెద్ద అడ్డంకిగా ఉన్నదని, నాల్గవ ప్రణాళికలో కొత్త మార్గాలకు 45 కోట్ల రూపాయలు మాత్రమే లభించగలవని భావిస్తున్నామని అన్నారు.

నగరాలలో రద్దీగా ఉండే ప్రాంతాలలో ఓవర్ బిడ్జిలను అండర్ బిడ్జిలను నిర్మించవలసిన అవసరం ఉన్నదని ఆయన అంగీకరించారు.

రోడ్డు రవాణా సంస్థ వార్షిక నివేదికలు.

ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్డు రవాణా సంస్థ వార్షిక నివేదికలు శాసనసభకు సమర్పించడంలో విపరీతమయిన జాప్యం జరుగుతున్నందుకు ప్రతిపక్ష సభ్యులు నిన్న తీవ్రంగా నిరసించారు. ప్రతిపక్ష సభ్యులు అభిప్రాయంతో సభాపతి (శ్రీ బి. వి. సుబ్బారెడ్డి) ఏకీభవించారు.

కార్మిక, రవాణా శాఖల మంత్రి (శ్రీ బి. వి. గురుమూర్తి 1962 - 63 సంవత్సర ఆంధ్ర ప్రదేశ్ రోడ్డు రవాణా సంస్థ వార్షిక నివేదికను సభముందు ఉంచినప్పుడు ఈ సమస్య ఉత్పన్నమయింది. చట్టం ప్రకారం 1963 - 64 సంవత్సరం నివేదిక సభముందు ఉంచవలసి ఉంది.

ఈ విలంబన గురించి ఒక సభ్యుడు పేర్కొనగా, ఆడిటర్ జనరల్ నివేదిక ఆలస్యంగా అందుతున్నందున, ముద్రణ విషయంలో జరుగుతున్న జాప్యం ఇందుకు కారణమని మంత్రి చెప్పారు. శాసనసభ ప్రస్తుతం సమావేశం ముగిసేలోగా 1963 - 64 సంవత్సర నివేదికను తప్పనిసరిగా అందజేయగలవని మంత్రి పేర్కొన్నారు.

చట్ట బద్ధమైన బాధ్యత ఉన్నప్పుడు ఒక పని చేయడంలో విఫలమయితే, దాని పరిణామాలను సభ పరిశీలించవలసి ఉంటుందని సభాపతి సూచించారు. అది బహిరంగ అభిశంసన అని శ్రీ తెన్నేటి విశ్వనాథం చెప్పినప్పుడు, ఈ విషయం సభాధిక్కారణ కాదా అని సభాపతి ప్రశ్నించారు.

ఒక సంస్థపై చర్య తీసుకొన్నప్పుడు మాత్రమే, ఇతరులు కండ్లు తెరుస్తారని సభాపతి చెప్పారు.

ఇటువంటి సందర్భాలలో ఎప్పుడూ ఏదో సంజాయిషీ వస్తున్నదని, ఈ విషయంలో ప్రభుత్వం ఏం చర్య తీసుకుంటున్నదని సభాపతి మంత్రిని అడిగాడు.

ఈ జాప్యాలపై చర్య తీసుకోడానికి చట్టంలో అవకాశం లేదని మంత్రి వాదించగా, సభవారు ఇంత నిస్సహాయ స్థితిలో ఉంటే సభ ముందు ఏ నివేదికలు ఉంచకుండా ఉండడం మంచిదని సభాపతి వ్యాఖ్యానించారు.

మంత్రి కనీసం ఏ చర్య అయినా తీసుకునే స్థితిలో ఉండాలని సభాపతి సూచించగా, ఛీఫ్ ఎగ్జిక్యూటివ్ ఆఫీసర్ నుంచి లిఖిత పూర్వకమైన సంజాయిషీ తీసుకుంటామని శ్రీ గురుమూర్తి తెల్పారు. ఆ అధికారి ఇప్పటికే ఏదో సంజాయిషీ ఇచ్చారని, ముందు ఏమి చేయాలనేదే ఇప్పటి ప్రశ్న అని సభాపతి పేర్కొన్నారు.

ఇది సభా ధిక్కారణగా పరిశీలించాలని శ్రీ తెన్నేటి, శ్రీ పి. వెంకటేశ్వర్లు చెప్పారు.

నిలువలలో తగ్గుదల, వడ్డీలకు సొమ్ము కేటాయింపు ముందు, రోడ్డు రవాణా సంస్థకు 166

లక్షల 33 వేల రూపాయలు లాభం వచ్చినట్లు 1962 - 63 నివేదికలలో తెలియ జేశారు. 1961 - 62 నికరాదాయం 659. 63 లక్షలు కాగా 1962 - 63లో 790 57 లక్షలు వచ్చినట్లు తెల్పారు.

చిత్తూరునుంచి రాజధానికి త్వరలో సరాసరి రోడ్డు రవాణా.

శ్రీ గురుమూర్తి వివరణ.

కార్మిక ఉపాధి కల్పన శాఖ పద్ధతులపైన, వాహనాలమీద పన్నులు పద్దులపై జరిగిన చర్చకు ప్రత్యుత్తరమిస్తూ ఆయన ఈ సంగతి తెలియజేశారు.

మంత్రి ప్రత్యుత్తరం ఇచ్చిన మీదట సభ వారు, కార్మిక, ఉపాధి కల్పన శాఖ పద్దుక్రింద రు. 1,04,94,000 వాహనాల మీద పన్నులు పద్దు క్రింద రు. 14,95,000 మంజూరు చేయాలన్న ప్రతిపాదనను ఆమోదించారు. ప్రతిపక్షం ప్రతిపాదించిన కోత తీర్మానాలన్నిటినీ సభవారు తిరస్కరించారు.

మంత్రి శ్రీ గురుమూర్తి ఈ పద్ధతులపై జరిగిన చర్చకు సమాధానం ఇస్తూ, జాతీయం చేయబడిన రవాణా వ్యవస్థ నిర్వహణ సామర్థ్యాన్ని అభివృద్ధి పరచేందుకు, ప్రభుత్వం, రోడ్డు రవాణా సంస్థ శాయశక్తులా కృషిచేస్తున్నట్లు చెప్పారు. రోడ్డు రవాణా సంస్థ నూతన అధ్యక్షుడు శ్రీ వి. బి. రాజు సొంత ఆలోచనలు కల వ్యక్తి అనీ, ఆయన పర్యవేక్షణతో పరిస్థితులు అభివృద్ధి చెందగలవని నమ్మవచ్చుననీ అన్నారు.

నూలంగా చూచినట్లయితే రోడ్డు రవాణా సంస్థ ప్రజలకు గొప్ప సేవచేస్తోందని చెప్పవచ్చు

నని, అదినుంచి ఇప్పుడవరకూ అది సాధించిన అభివృద్ధిని సమీక్షించినట్లయితే, తమవాదాన్ని నిరూపించగల సాక్ష్యం పుష్కలంగా లభిస్తుందని చెప్పారు. రాష్ట్ర రాజధానికి ఇప్పుడు 17 జిల్లా కేంద్రాలలో సరాసరి రోడ్డు రవాణా సదుపాయాలు కలవని ఆయన తెలియజేశారు.

“1964-65 సంవత్సరాంతానికి రోడ్డురవాణా సంస్థలో రూ. 13.12 కోట్లు పెట్టుబడి పెట్టడం జరిగింది ఇందులో కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలకు వాటా వుంది. రాబడి పన్ను క్రింద ఈ సంస్థ రూ. 1.62 కోట్లు చెల్లించింది అయి నప్పటికీ, ఋణాలమీద, పెట్టుబడిమీద రీ.2 శాతం ప్రతిఫలం లభించింది. ఇది ప్రశంస నీయమైన విషయం” అని శ్రీ గురుమూర్తి చెప్పారు.

చాత బస్సుల స్థానే కొత్తవాటిని తెప్పించేందుకు రవాణా సంస్థ చర్యలు తీసుకుంటోందని చెబుతూ, ఈ ఏడు 200 కొత్త బస్సులను ప్రవేశపెట్టటం జరిగిందని మంత్రి వెల్లడించారు. రానున్న రెండు మూడేళ్ళలో ఇప్పుడున్న 475 చాత బస్సుల స్థానే కొత్తవి రాగలవనీ, రవాణా సంస్థ నిన్ననే పనికిరాని వాహనాలను, విడిభాగాలను, వేలం వేసి రూ. 13 లక్షలు సంపాదించిందనీ వివరించారు.

సిబ్బంది, మార్గాలు, ఆదాయం వగైరా విషయాలకు సంబంధించి రవాణా సంస్థ సాధించిన ప్రగతిని మంత్రి సమీక్షించారు. రవాణా సంస్థ సాధించడకు అభివృద్ధి ఇంకా ఎంతో ఉన్నదని ప్రభుత్వం భావిస్తున్నదనీ, సంస్థ నిర్వహణ సామర్థ్యాన్ని పెంపొందింప జేసేందుకు

శాశ్వత కులా కృషి జరుగుతున్నదనీ ప్రకటించారు.

కర్నూలు జిల్లాలో రోడ్డు రవాణా జాతీయీకరణ పథకాన్ని ప్రస్తావించి, సుప్రీంకోర్టు తీర్పు మూలంగా దానిని ఉపసంహరించవలసి వచ్చిందని శ్రీ గురుమూర్తి చెప్పారు. ఈకారణంగా రవాణా సంస్థకు రూ. 15 లక్షలు నష్టం కలిగిందనీ, దీనికి తోడు బస్సు యజమానులకు రోజుకు రూ. 125 చొప్పున నష్టపరిహారం చెల్లించవలసిందిగా అది ఆదేశించబడిందనీ తెల్పారు. “కర్నూలు జిల్లాలో రవాణా జాతీయీకరణకు సవరించబడిన ఒక పథకాన్ని రాష్ట్ర ప్రభుత్వం గత నెలలో గెజెట్ లో ప్రకటించింది. బస్సు యజమానులకుగాని, తదితరులకుగాని ఏవైనా అధిక్షేపణలు ఉంటే తెలియజేసుకునేందుకు ఒక నెలరోజులు గడువు ఇవ్వబడింది. ఈ గడువు అనంతర అధికారులు ఆ అధిక్షేపణలను విచారిస్తారు. ఆ మీదట కర్నూలు జిల్లాలో ఈ పథకం అమలులోకి వస్తుంది” అని ఆయన వివరించారు.

రవాణా పర్మిట్లకు సంబంధించిన నిబంధనలను, పద్ధతులను నూత్నీకరించనందువల్లనూ తదితర చర్యలు తీసుకున్నందు వల్లనూ ఇప్పుడు రాష్ట్రంలో వర్తక వాణిజ్యాలు స్వేచ్ఛగా కొనసాగుతున్నాయనీ, లారీ యజమానులనుంచి ప్రస్తుతం ఎలాంటి ఫిర్యాదులు రావటం లేదనీ మంత్రి తెలియజేశారు.

కార్మికుల కోరికలకు సంబంధించినంతవరకూ కరువుభత్యాన్ని జీవన వ్యయ నూచికతో జత పరిచాలన్న నూచనను తాము ఆమోదించ జాలమనీ, ఆ నూచనను ఆమోదించినట్లయితే

ప్రభుత్వానికి ఖర్చు చాలా ఎక్కువ అవుతుందని ఆయన తెల్పారు.

వివాదాలను రాజీద్వారా పరిష్కరించాలన్నదే ప్రభుత్వ విధానమని చెబుతూ “కాన్ని సందర్భాలలో నేను సైతం రాజీ కుదించే అధికారిగా వ్యవహరించి, స్నేహపూర్వకమైన పరిష్కారాలను సాధించాను” అని శ్రీ గురు మూర్తి వెల్లడించారు.

భారీ విద్యుత్ పరికరాల కర్మాగారం, హెచ్. ఎం. టి. తదితర అనుబంధ పరిశ్రమలు ఏర్పాటు అయినమీదట రాష్ట్రంలో ఉద్యోగావకాశాలు పెరుగుతాయని మంత్రి చెప్పారు.

కార్మికులకు న్యాయం సమకూర్చేందుకు ప్రభుత్వం కృషిచేయగలడంటూ తాములోగడ ఇచ్చిన హామీని పునరుద్ధాటిస్తూ శ్రీ గురు మూర్తి తమ ప్రసంగాన్ని ముగించారు.

రోడ్డురవాణా సంస్థతీరు.

రవాణా సంస్థ నిర్వహింపబడుతున్న తీరు తెన్నులను విశిష్టంగా విమర్శిస్తూ, ఈ సంస్థకు నష్టాలు వస్తుండటం నిజంగా ఆశ్చర్యకరమైన విషయమని శ్రీ శర్మ అన్నారు. ఈ నష్టాలు ఎందుకు వస్తున్నాయో విచారించేందుకు ఒక సంఘాన్ని నియమించవలసిందని ప్రభుత్వానికి విజ్ఞప్తి చేశారు.

సుప్రీంకోర్టు తీర్పు మూలంగా కర్నూలు జిల్లాలో ఉపసంహరించిన రోడ్డురవాణాజాతీయీకరణ పథకాన్ని తిరిగి ఎప్పుడు ప్రవేశపెట్టేది తెలుసుకో గోరుతున్నామని ఆయన చెప్పారు. సుప్రీంకోర్టు జాతీయీకరణ కార్యక్రమాన్ని

కొట్టివేయలేదన్న విషయం ఈ సందర్భంలో శ్రీ శర్మ జ్ఞప్తికి తెచ్చారు.

అంతకు మునుపు కాంగ్రెసు సభ్యుడు శ్రీ సి. రామస్వామి మాట్లాడుతూ జిల్లాలలో ప్రయాణం చేసే బస్సులలో ఖాళీ వచ్చినప్పుడల్లా ప్రయాణికులను ఎక్కించుకోవలసిందని ఆర్. టి. సి. అధికారులకు ఉత్తర్వు చేయమని కోరాడు.

శ్రీ వి. రామచంద్రారెడ్డి (కమ్యూనిస్టు) ప్రసంగిస్తూ వ్యవసాయ కూలీల కనీస వేతనాలు పెంచాలని విజ్ఞప్తి చేశారు ప్రభుత్వ ప్రాతిపదిక విధానంలో మార్పువస్తే తప్ప, ఆర్. టి. సి. నిర్వహణలో అభివృద్ధి ఉండడమోనని ఆయన సందేహం వ్యక్తం చేశారు.

శ్రీ ఎం. రామగోపాలరెడ్డి (ఎన్. డి.) మాట్లాడుతూ కరువు భత్యాన్ని జీవన వ్యయ సూచితో జత పరచాలని సూచించారు. ఈసంవత్సరం సమ్మెలు తక్కువగా జరిగాయన్న భావంతో కార్మిక వర్గంలో నెలకొని ఉన్న పరిస్థితి విషయమై ఏమాత్రం బేఫర్వాగా వ్యవహరించరాదని ప్రభుత్వానికి ఆయన హెచ్చరిక చేశారు. హైదరాబాద్ నగరం చుట్టుపట్ల ప్రైవేట్ బస్సులలో ప్రయాణం చేసే ప్రజల దురవస్థను శ్రద్ధగా పరిశీలించాలని శ్రీ రెడ్డి కోరాడు.

శ్రీ పి. సుబ్బయ్య (కమ్యూనిస్టు) చర్చను ముగిస్తూ నానాటికే పెరుగుతున్న నిరుద్యోగ సమస్యను ఎదుర్కో గలిగేందుకు లఘు పరిశ్రమలను, వ్యవసాయ రంగంమీద ఆధారపడి ఉండే పరిశ్రమలను విడివిగా ఏర్పాటు చేయాలని సూచించారు. రెండవ పంచవర్ష ప్రణాళికాంతానికి సుమారు రిలక్షుల మంది నిరుద్యోగ

గుటుండగా మూడవ ప్రణాళికాంతానికి వారి సంఖ్య ఏడు లక్షలకు పెరుగుతుందన్నారు ప్రభుత్వం జాతీయం చేసిన మార్గాలలోనే ప్రైవేట్ బస్సులను నడిపేందుకు ఎలా అనుమతిస్తున్నారో తమకు ఆశ్చర్యంగా ఉన్నదని ఆయన చెప్పారు.

(మాజి పరిశ్రమ ... 18 వ పేజీ తరువాయి)

మూడో మా నె శుద్ధి కర్మాగారం గుజరాత్ లో యేర్పాటుతుంది. అన్ ట్రెక్స్ వద్ద కనిపెట్టిన మా నెను శుద్ధి చేయటానికి ఈ కర్మాగారం ఉద్దేశించబడింది ఈ కర్మాగారం బాగా అభివృద్ధి చెందినపుడు యిది మూడు మిలియన్ టన్నుల మా నెను శుద్ధి చేయగలదు. ఈ మా నె శుద్ధి కర్మాగారంలో మొదటి యూనిట్ లో 1965 మధ్యలో మా నెను శుద్ధి చేయటం ప్రారంభిస్తారు. ఈ కర్మాగారాలన్నీ నూటికి నూరు పాళ్ళు ప్రభుత్వ సంస్థలు. ఈ మా నె శుద్ధి కర్మాగారాలను యేర్పాటు చేయటంతో సహాయం చేసినందుకు రుమేనియా, రష్యా ప్రభుత్వాలకు కృతజ్ఞత తెలుపవలసివున్నది. కొచ్చిన్ లో షురో మా నె శుద్ధి కర్మాగారాన్ని నిర్మిస్తున్నారు. మద్రాసులో మరో కర్మాగారాన్ని యేర్పాటు చేయాలని నూడే తలచారు.

చతుర్థ పంచవర్ష ప్రణాళికా కాలంలో దేశంలో తూర్పు ప్రాంతంలో హార్డియూవద్ద ఒకటి, వాయవ్య ప్రాంతంలో మరొకటి మా నె శుద్ధి కర్మాగారాలను నిర్మించాలని తలంపు. ఈ కర్మాగారాలన్నీంటిని స్థాపించి, ప్రస్తుతమున్న వాటిని అవసరమైనచోట అభివృద్ధిపరిచినపుడు యివి పెట్రోలియం వస్తువుల విషయంలో దేశ ఆవసరాలను తీర్చగలవని, ఈ విషయంలో చాలవరకు స్వయంసమృద్ధిని సాధించవచ్చని చెప్పవచ్చును.

ఆర్. టి. సి. బస్సులపై పన్ను రద్దు చేయాలని కూడా శ్రీ సుబ్బయ్య వాదించారు.

మంత్రి చర్చకు ప్రత్యుత్తరం ఇచ్చినమీదట సభవారు రవాణాశాఖ పద్దులను ఆమోదించారు.

ఆర్. టి. సి. సిబ్బంది అనుసరించే వైఖరి.

రోడ్డు రవాణా సంస్థ సిబ్బంది ప్రయాణీకుల పట్ల ఉదాత్తంగా వ్యవహరించేటట్లు చూడవలసిందని సభాపతి శ్రీ బి. వి. సుబ్బారెడ్డి నేడు రాష్ట్ర శాసనసభలో రవాణాశాఖ మంత్రికి సూచించారు.

రవాణా పద్దుపై జరిగిన చర్చకు రవాణా శాఖమంత్రి సమాధానమిస్తూన్నప్పుడు సభాపతి జోక్యంచేసుకుని ఆర్. టి. సి. సిబ్బంది అనుచితంగా వ్యవహరించిన అనుభవాన్ని తాను పొందానని చెప్పారు. తాను కుటుంబ సమేతముగా ఆర్. టి. సి. బస్సులో ప్రయాణం చేసిన ఉదంతాన్ని తెలియజేశారు.

తాము ప్రయాణిస్తున్నప్పుడు వర్షం కురుస్తున్నదని, ఒక టాకీస్ పలిపించవలసిందిగా సిటీ బస్సు డిపోలో సిబ్బందిని, అడుగగా, తనవిజ్ఞప్తిని ఎవరూ పట్టించుకోలేదని తెల్పారు. అటువంటి పరిస్థితులలో ఏ ప్రయాణీకునికైనా ఆర్. టి. సి. సిబ్బంది సక్రమంగా తోడ్పడాలని సభాపతి అన్నారు. ఆర్. టి. సి. సిబ్బంది ప్రయాణీకులపట్ల సౌజన్యం చూపేటట్లు చూడవలసిందని మాత్రమే తాను మంత్రికి సూచిస్తున్నానని చెప్పారు.

ఈ సూచనను రోడ్డు రవాణా సంస్థకు తెలియజేస్తానని మంత్రి హామీ ఇచ్చారు. సభాపతి

ఇబ్బందుల ఎదుర్కోవలసి వచ్చినందుకు మంత్రి విచారం వ్యక్తపరిచారు.

రోడ్ రవాణా శాఖ వృద్ధికి ఆటంకాలు.

“వాహనాలపై పన్నులు” పద్దును ప్రతిపాదించినా, ఈ శాఖకు పన్నుల రూపంలో సాలుసరి రు. 6 కోట్లు ఆదాయం వస్తున్నట్లు అంచనా వేయబడిందనీ, ఇదికాక, పర్మిట్ల జారీ పునరుద్ధరణ, సర్టిఫికేట్లు, లైసెన్సులు మొదలైన వాటి రుసుముల క్రింద రు. 63,75,000 బస్సుల లారీల యజమానులనుంచి వసూలు చేయబడుతున్నవనీ కార్మిక, రవాణా శాఖమంత్రి శ్రీ గురుమూర్తి వివరించారు. ఈవిధంగా మొత్తం రు. 6,63,75,000 ఆదాయం రాగా, సాలుసరి రు. 15,05,000 ఖర్చు అవుతోందనీ, ఇది మొత్తం ఆదాయంలో రెండు శాతానికి కాస్త ఎక్కువ అనీ తెల్పారు.

మంత్రి రవాణా శాఖ పరిపాలనా వ్యవస్థను వివరించి, రాష్ట్ర వ్యాప్తంగా ఒకే విధమైన మోటారు వాహనాల నిబంధనలను అమలులోకి తేవటం జరిగిందన్నారు.

జాతీయం చేయబడిన రోడ్డు రవాణా వ్యవస్థను ప్రస్తావించి, రాష్ట్ర ప్రభుత్వం ఇంత వరకూ రు. 57.56 లక్షలు తన వాటా పెట్టుబడిగా చెల్లించిందని మంత్రి చెప్పారు. 1963-64 సంవత్సరాంతానికి కేంద్ర ప్రభుత్వం, రైల్వే శాఖసంస్థ పెట్టుబడిలో తమ వాటా క్రింద రు. 171.83 లక్షలు చెల్లించాయనీ, ఒప్పందాన్ని అనుసరించి కేంద్ర ప్రభుత్వం 1964-65 ఆర్థిక సంవత్సరంలో ఇంకా రు. 24 లక్షలు చెల్లించవలసి ఉన్నదనీ తెల్పారు. రోడ్డు రవాణా సంస్థ సామర్థ్యాన్ని అభివృద్ధి పరచేందుకు ప్రభు

త్వం శాయశక్తులా కృషిచేస్తోందని ఆయన పేర్కొన్నారు.

పెట్టుబడి కొరత మూలంగా రోడ్డు రవాణా జాతీయీకరణ కార్యక్రమాన్ని ఇప్పటికంటే శీఘ్రముగా అమలుచేసే ఏలులేదని శ్రీ గురుమూర్తి చెప్పారు. కేంద్ర, రాష్ట్ర ప్రభుత్వాలు సమకూర్చిన పెట్టుబడి తగినంతగా లేనందువల్ల, రవాణా సంస్థ తన విస్తరణ కార్యక్రమం అమలుకు సొంత సాధన సంపత్తిని వినియోగించుకుంటున్నదని తెల్పారు. రోడ్డు రవాణా సంస్థపై విధిస్తున్న రాబడిపన్ను, జాతీయీకరణ కార్యక్రమాన్ని శీఘ్రంగా అమలు చేయటానికి మరొక అంతరాయంగా ఉన్నదనీ, ఈ పన్ను ఆ సంస్థను కుంగదీస్తున్నదనీ మంత్రి అన్నారు. రవాణా సంస్థకు కేటాయించిన రు. 73 లక్షలు అత్యంతావశ్యకమని చెబుతూ, ఆయన తమ ప్రసంగాన్ని ముగించారు.

1975 నాటికి పూర్తిగా బస్సుల జాతీయం.

“1975 నాటికి రాష్ట్ర మంతటా బస్సు రవాణా జాతీయం చేయబడుతుంది. అప్పుడు 5 వేల బస్సులు కావలసి ఉంటవి.” అని రోడ్డు రవాణా సంస్థ అధ్యక్షుడు శ్రీ వి. బి. రాజు నే డిక్లర్ చేశాడని తెలుసు.

రోడ్ రవాణా సంస్థపట్ల ప్రజలలో తీవ్రమైన ప్రాతికూల్యం ఉన్నదని, దీనికి సంస్థలో పనిచేస్తున్నవారిలో సేవా లోపమే ముఖ్య కారణమని ఆయన హెచ్చరించారు.

“ఇప్పుడున్న బస్సు డిపోలు 26. ఈ డిపోలలో మొత్తం 610 బస్సులు సెల్ఫ్ టెర్మినల్స్

లేక మూలపడి ఉన్నాయి. జిల్లాలలో రూటు మరియు లేనందున, రాజధానిలో 6 సం. రాలు పనిచేసే బస్సు, ఇక్కడ 3 సంవత్సరాలలో మూలపడుతోంది."

ఈ ఏప్రిల్ మాసంలో విజయవాడలో టైర్ సోల్స్ ఫ్యాక్టరీ ఏర్పాటు చేస్తున్నాము. 65-66 సం. లో 300 కొత్తవి కొనేందుకు అతికష్టంపై ఒప్పందం కుదిరింది, కొత్తరూట్లలో బస్సులు వేయడంకన్నా, రూట్లలో ఉన్నవాటిని సక్రమంగా నిర్వహించేందుకు ప్రాధాన్యం ఇస్తాము" అని శ్రీ రాజు కాంగ్రెస్ కార్యకర్తల సభలో చెప్పారు.

"సేవాభావంతో జాతీయం కాబడే సందర్భంలో సేవాభావం లేనందున వ్యతిరేకత, విమర్శ అన్నిచోట్ల వస్తున్నది. దీనికి వికేంద్రీకరణ ఒక్కటే మార్గంగా ఆలోచించాము.

ఆర్. టి. సి. ఆదాయం.

ఈ సంవత్సరం ఫిబ్రవరి నెలలో ఆంధ్ర ప్రదేశ్ రాష్ట్ర రవాణా కార్పొరేషన్ ఆదాయం మున్నెన్నడు లేనంత ఎక్కువ అయింది. ఈ సంవత్సరం ఫిబ్రవరి నెలలో ఈ కార్పొరేషన్ ఆదాయం 98 లక్షలుగా ఉంది. గత సంవత్సరం ఇదే నెలకన్నా ఈ సంవత్సరం ఫిబ్రవరిలో ఆదాయం 12 లక్షలు ఎక్కువగా ఉంది.

నెలకు ఒక కోటి రూపాయల ఆదాయాన్ని సాధించాలని ఈ కార్పొరేషన్ తీవ్ర కృషి చేస్తోంది.

ఈ ఫిబ్రవరి నెలలో 28 రోజులే ఉన్నాయి. లేకపోయినట్లయితే ఈ నెల ఆదాయం కోటిరూపాయలు దాటి ఉండేదని అంచనా వేయబడింది

ఈ గమ్యాన్ని సాధించడంలో బాధ్యులైన కార్పొరేషన్ అధికారులను, సిబ్బందిని శ్రీ వి.

బి. రాజు అభినందించారు.

(శ్రీ) రాజు ఒక వారం రోజులపాటు ఆంధ్ర, తెలంగాణలలోని బస్సు డిపోలను సందర్శించడానికి బయలుదేరుతున్నారు.

కార్పొరేషన్ సర్వీసుల గూర్చి ప్రయాణీకుల భావాలు స్వయంగా ఈ పర్యటనలో తెలుసుకోవాలని ఆయన ఆలోచిస్తున్నారు.

సర్వీసుల స్థాయిని పెంచాలని శ్రీ రాజు జనవరిలో ఛైర్మన్ దళలో ప్రవేశించినప్పటి నుంచి కృషి చేస్తున్నారు.

విజయవాడ, కరీంనగర్, హనుమకొండలతో సహా ఆరు డిపోలను ఆయన ఈవరకే సందర్శించి ఉన్నారు. అప్పుడు ఆయన నూచ నననుసరించి పరిపాలనా పద్ధతులలో చాలా మార్పులు వచ్చాయి.

బస్సుల్లో నిలువబడి ప్రయాణం.

ఆంధ్రలో ప్రజలు రైళ్ళలో సుఖంగా ప్రయాణం చెయ్యడానికి నోచుకోలేదు. కాగా బస్సుల్లోనైనా సుఖంగా కూర్చుని ప్రయాణం చేద్దామా అంటే, అదిగూడా వీలులేకుండా బస్సుల్లో నిలబడి ప్రయాణం చేయించడానికి, ప్రభుత్వం అనుమతి నిచ్చింది. స్త్రీలుకూడా మైళ్ళకొలది దూరం కష్టంగా నిలబడి ప్రయాణం చేయడం జరుగుతున్నది. స్వరాజ్యంవచ్చిన తర్వాత, మనం సాధించిన అభివృద్ధి బస్సుల్లో కూడా నిలబడి ప్రయాణం చేయించేవరకు వచ్చింది. ప్రయాణీకుల వత్తిడి హెచ్చించడంలే మరికొన్ని బస్సులు వేసుకోవడానికి బస్సు యజమానులు సిద్ధంగానే ఉన్నారు. కాని ప్రభుత్వం అందుకు ప్రోత్సహిస్తున్నట్లు కనిపించదు. బస్సు ప్రయాణీకుల కష్టాలను ప్రభుత్వం పట్టించుకోదా?

ద్రైవర్లకు సలహాలు

(గత సంచిక తరువాయి)

ఈ తప్పు చాలా సహజంగా పరిశీలకులకు గోచరిస్తుంది. ఓనరుకు తెలియకుండా గూడా జరగవచ్చు. పరిశీలకులు పున్న ప్రదేశాలలో నన్నా ప్యాసింజర్లను తీసుకొని పోకుండా వుండాలన్న ఉద్దేశ్యం ద్రైవర్లకు పున్నట్లు తోచదు. దీనివల్ల ప్రభుత్వంవారు చట్టవ్యతిరేక చర్యగా గుర్తించి శిక్షించేటప్పుడు అటు ఓనరు యిటు వర్కరు బాధపడాల్సి వస్తుంది. ఒకరిపై ఒకరు తప్పు నెట్టి చేయటానికి పూనుకోరు. ప్రభుత్వం నివారింప దలచిన యీ ప్యాసింజర్ల చేరవేతనునిరోధించేందుకు ఓనరు ముఖ్యంగా శ్రద్ధవహించాలి.

వీని సంఖ్య నానాటికీ పెరుగుతూవుంది. దానికి బండ్లు సరియైన కండిషన్ లో లేనిలో పంగా మార్చిం చెప్ప పనిలేదు. శ్రద్ధలేని ద్రైవింగ్, బాధ్యత, జాగ్రత్త వహింపక అతి వేగంగా పోవటం వలన, ఎక్కువ లోడుతో పోవటంవలన ఉన్న బేరకులుగూడా జారిపోయే

పారిరకం తుక్కుబస్సులు ఏనాడో కండెమ్ చేయవలసిన వాటికి, యింకా లైసెన్సు యిస్తూ పొడిగిస్తున్నారు. ప్రజలు వాటిలో కూర్చుని ప్రయాణించేయ్యడం నరకంలా ఉంటుంది. ప్రయాణీకుల సౌకర్యం రీత్యా అట్టివాటి లైసెన్సులు వెంటనే రద్దుచేయ్యాలి. ఆర్. టి. సి. బస్సులో ప్రయాణీకులకు సౌకర్యాలు ఆదర్శవంతంగా ఉండవలసింది. కాని వాటిలో నిలబడిగూడ ప్రయాణం చేయించడం హాస్యాస్పదం. ప్రైవేటు బస్సుల్లోను, ఆర్. టి. సి. బస్సుల్లోను వెంటనే నిలబడి చేసే ప్రయాణాలు రద్దుచేయ్యాలని ప్రభుత్వాన్ని కోరుతున్నాను. (రామచంద్రపురం) చింతా సూర్యప్రకాశరావు.

సావకాశం వుంది. కంట్రోలు చేయటానికి చాలా శ్రమపడాలి. ఫలితం దక్కవచ్చు, లేక పోవచ్చు. మోటారుబండ్లు పాడవటమేగాక రిపేరు నిమిత్తం అయ్యే ఖర్చు కాలవీలంబనతో వాటూ చెల్లింపవలసిన నష్టపరిహారము యివన్నీ కలిసి అటు ఆపరేటర్లను యిటు పనివారిని బాధలకు గురిచేస్తుంది. వారి సంగతెట్లావున్నా ఏ సంబంధములేక రోడ్డు వెంట పోయేవారి ప్రాణాలు తీయటం జరుగుతుంది. ముఖ్యంగా మన రోడ్లపై మెల్లగా సాగేబండ్లు మనుష్యులు రద్దీగా వుంటారు. వీరినడకలో మనంకలిసి నడక సాగించాలి. వేగంగా పోతూ బండివుంది కదా అని పరుగెత్తికెళ్ళితే యితరులకో మనకో ప్రాణపాయం తప్పదు. ఈ ఘోర విషయను తప్పించేబాధ్యత ముఖ్యంగా ద్రైవర్లచేతుల్లో వుంది. వారు బండ్లను రద్దీ ప్రాంతాలలో మెల్లగా నడపటానికి అలవాటుపడి వుండాలి. రాత్రివేళ ఎదురుగా వచ్చే మోటార్లకు రోడ్డు కనిపించేందుకు డిమ్ లైట్లలో నడక సాగించాలి. క్రాసురోడ్లు, జంక్షన్లు, పాఠశాలలు, మార్కెట్లు రద్దీ ప్రాంతాలు, రోడ్డు ప్రక్క గ్రామాలు వీరిని చూచి మెల్లగా బండ్లు పోనిస్తూ బండినడకను రోడ్డు ఎడమ ప్రక్కనే ఒత్తిగించుకొని పోవాలి. పరువెత్తి పాలు త్రాగేకంటే నిలబడి నీరు త్రాగటం మంచిది గదా! ఇట్టి విషయంలో చట్టానికి భిన్నంగా వురించే వారిని కఠినంగా శిక్షించటం జరుగుతుంది చట్టబద్ధంకాని పనికి పూనుకొని మోటార్లను బలిపెట్టి యితరులను బలికొని బాధలకు గురికావద్దని కోరుతున్నాను. మోటారు యజమానులు పనివారు సహృదయతతో అర్థం చేసుకొని రోడ్డు ప్రయాణ రక్షణ బాధ్యత తీసుకొన గొరుతున్నారు. **

ప ర స్వ తి ఇ న్ ద స్త్రీ న్

నోవల రెడ్డి గోడ్ :: విజయవాడ-2

మా వ ద్ద

మైకో స్పార్కు ప్లగ్గులు, బార్న్ & బెక్, యఫ్. & యన్. క్లబ్ స్పేరు పార్ట్సులు,

పెరోడో క్లబ్ పేసింగులు, బ్రేక్ లైసింగులు అభించును

స్పార్కు ప్లగ్గులు, లేటెస్టు మోడల్ చారిపెరియన్ ప్లగ్

స్ట్రోనింగ్ & టెస్టింగ్ మెషిన్తో స్ట్రోన్ చేయబడును

స్ప్రింగర్లు అసెంబ్లీలు అదునిక యంత్రములపై రీకండిషన్ చేయబడును.

ఫోను : 1259

గ్రాము : ప్రెసిషన్

దుర్గా డీసెల్ హౌస్ (రిజిస్టర్డ్)

మైకో - బాప్ సర్వీస్ ఏజెంటు

గోపాల రెడ్డిరోడ్, విజయవాడ-2.

పెర్మిట్

బెంజి

లేటెంట్

మైకో

ఫోర్మర్

ఫోర్మర్

డీజిల్

ట్రాక్

ట్రాక్

లిప్స్

సింగ్

బాప్

వైసె తెలియపర్చి డీసెల్ ఇంజన్ల పంపులు, పవర్ కేబ్రిజేషన్, అరుగుదల తక్కువగావున్న

పాత నాజిల్స్ కి కండిషనింగ్, ఆధునిక యంత్రములపై అనుభవంకల పనివారిచే

ఆటోమొబైల్ ఇంజనీరు పర్యవేక్షణక్రింద సకాలంలో చేయబడును

మైకో - బాప్ ఎలిమెంటుస్, నాజిల్స్, ఫిల్టర్స్ మా పద్ధత సరసమైన ధరలకు లభించును.